

Optimalisasi Pemanfaatan Dan Pengelolaan Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota Sengkang Kabupaten Wajo

Optimizing The Utilization and Management of The Sawerigading Public Transport Terminal, Sengkang City, Wajo Regency

Kusnadi*, Murshal Manaf, Qadriathi Dg. Bau

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Program Pascasarjana, Universitas Bosowa

*E-mail: adhybrv16@gmail.com

Diterima: 12 Maret 2023/Disetujui 30 Juni 2023

Abstrak. Tujuan dari penelitian ini yaitu Menganalisis faktor-faktor teridentifikasi yang mempengaruhi ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang dan merumuskan konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading wilayah Kota Sengkang. Penelitian ini adalah penelitian lapangan (Field Research). Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Dalam analisis data pada penelitian ini akan digunakan teori dari Bogdan dan Biklen. Hasil penelitian menunjukkan 1. Ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang dipengaruhi oleh faktor-faktor yakni letak terminal yang cukup jauh dari pusat kegiatan kota, kurangnya keterkaitan terminal dengan sistem transit lokal, kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal membuat fungsi terminal kurang maksimal sehingga pengguna terminal enggan untuk masuk terminal. 2. Konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang harus disesuaikan dengan kebijakan pengembangan wilayah Kota Sengkang, keberadaan lokasi terminal Sawerigading kurang sinergi dengan kebijakan yang ada, karena pengembangan wilayah Kota Sengkang lambat dalam mengantisipasi perkembangan kota menjadi pusat pertumbuhan baru.

Kata Kunci: Terminal Angkutan Umum, Optimasi, Sengkang

Abstract. The purpose of this study is to analyze the identified factors that influence the non-optimal utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in Sengkang City and to formulate concepts and strategies for optimizing the utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in the Sengkang City area. This research is field research analyze the identified factors that influence the non-optimal utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in Sengkang City and to formulate concepts and strategies for optimizing the utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in the Sengkang City area. This research is field research. The approach used in this research is descriptive-qualitative. In analyzing the data in this panel, the theory from Bogdan and Biklen will be used. The results of the study show that: 1. The non-optimal utilization and management of the Sawerigading public transport terminal in Sengkang City is influenced by factors, namely the location of the terminal, which is quite far from the center of city activities; the lack of connection between the terminal and the local transit system; and the lack of strict enforcement by terminal officers, which makes the terminal function less than optimal and makes terminal users reluctant to enter the terminal. 2. The concept and strategy for optimizing the utilization and management of the Sengkang City Sawerigading public transport terminal must be adjusted to the regional development policy of Sengkang City; the existence of the Sawerigading terminal location lacks synergy with existing policies because the development of the Sengkang City area is slow in anticipating the city's development to become a new growth center.

Keywords: Public Transport Terminals; Optimization, Sengkang

 This work is licensed under Creative Commons Attribution License 4.0 CC-BY International license

Pendahuluan

Berkembangnya sebuah ruang perkotaan adalah merupakan suatu proses perubahan perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan yang lainnya yang terjadi dalam waktu yang berbeda. Proses perubahan keadaan tersebut biasanya didasarkan pada waktu yang berbeda dan untuk analisis ruang yang sama. Dalam hal ini proses perubahan tersebut

dapat menyangkut suatu proses yang berjalan secara alami atau dapat menyangkut suatu proses perubahan yang berjalan artifisial dengan campur tangan manusia yang mengatur arah perubahan tersebut.

Dalam proses berkembangnya suatu kota, akan sangat mempengaruhi pola kehidupan masyarakat dari berbagai bidang atau aspek kehidupan. Perencanaan tata ruang suatu kota merupakan proses dinamis yang terus menerus dan

berjalan secara berkesinambungan, yang didalamnya mengandung pengertian bahwa peluang perubahan kebijakan harus selalu ditampung dan dilakukan perubahan pada setiap saat diperlukan (Eko Budiharjo, 1997). Perencanaan atau kebijakan penataan ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi, ruang merupakan kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang dengan ruang kegiatan yang lainnya. Bila akses transportasi ke suatu ruang (lahan) dibentuk atau diperbaiki maka ruang kegiatan tersebut akan menjadi menarik dan menjadi lebih berkembang.

Perkembangan dan kelancaran aktifitas sosial ekonomi suatu kota sangat ditunjang oleh sistem transportasi yang baik. Transportasi yang aman dan lancar merupakan cerminan keteraturan sebuah kota, juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Perwujudan kegiatan transportasi yang baik adalah dalam bentuk terkendalinya keseimbangan antara sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem kelembangan. Sistem transportasi kota merupakan satu kesatuan dari pada elemen-elemen, komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi yang melayani wilayah perkotaan.

Menurut Morlock EK, (1995) komponen-komponen transportasi adalah manusia dan barang (yang diangkut), kendaraan dan peti kemas (alat angkut), jalan (tempat alat angkut bergerak), terminal (tempat memasukan dan mengeluarkan yang diangkut oleh alat angkut) dan sistem pengoperasian (yang mengatur keempat komponen di atas). Sedangkan menurut Menheim (1979) membatasi komponen utama transportasi adalah jalan, terminal dan sistem pengoperasian. Dimana ketiganya terkait dalam memenuhi permintaan akan transportasi yang berasal dari manusia dan barang.

Berdasarkan ketiga komponen tersebut yang menjadi perhatian selain jalan adalah terminal. Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilisasi orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib. Terminal merupakan unit fasilitas untuk pelayanan umum, dalam hal ini pergerakan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sebagai fasilitas umum, terminal harus dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan sebaik-baiknya.

Kebutuhan terminal bagi suatu kota dipengaruhi oleh beberapa hal, khususnya karakteristik sistem transportasi kota yang juga dipengaruhi oleh sistem aktivitas (tata guna lahan), sistem pergerakan, sistem jaringan jalan. Sebagai fasilitas transfer (perpindahan), lokasi terminal harus dikaji sedemikian rupa sehingga sesuai dengan tata ruang kota yang ada, untuk menjamin terciptanya struktur kota yang baik maka lokasi terminal harus sesuai dengan keinginan pengguna, sehingga pemanfaatan terminal tersebut dapat secara optimal. Selain itu keberadaan terminal diharapkan dapat mampu memacu perkembangan dan pertumbuhan wilayah suatu kota.

Kota Sengkang merupakan salah satu daerah otonomi yang merupakan ibukota Kabupaten Wajo. Kota Sengkang adalah daerah yang strategis ditinjau dari sudut geografisnya, dalam kaitannya dengan pembangunan nasional dan pembangunan daerah di Provinsi Sulawesi Selatan. Kota Sengkang sebagai ibukota Kabupaten Wajo akan membawa konsekuensi pada perubahan kebijakan struktur dan pola pemanfaatan ruang yang meliputi

perubahan strategi, arahan pengembangan kawasan serta perubahan kebijakan pengembangan sistem kegiatan pembangunan, sistem permukiman, perdesaan dan perkotaan, kebijakan pengembangan sistem prasarana transportasi dan lain-lain.

Sebagai ibukota kabupaten, kota Sengkang saat ini dituntut memiliki kesiapan untuk menampung segala aktivitas yang berlangsung didalamnya. Letak wilayah Kota Sengkang yang cukup strategis ini, menyebabkan Kota Sengkang menjadi salah satu simpul kegiatan perekonomian di Sulawesi Selatan, selain itu, di Kota Sengkang juga terdapat tempat pusat perbelanjaan yaitu Pasar Sentral Sengkang yang merupakan pusat perbelanjaan terbesar kedua di Sulawesi Selatan setelah Pasar Sentral Makassar, oleh karena hal tersebut, pola pergerakan yang ada di Kota Sengkang tidak hanya dipengaruhi oleh arus lokal tetapi juga sangat dipengaruhi oleh arus regional sehingga perlu dilakukan manajemen lalu lintas yang efektif dan efisien.

Sistem transportasi yang ada di wilayah Kota Sengkang adalah transportasi darat. dimana jaringan transportasi tersebut diharapkan untuk mampu mengoptimalkan pergerakan barang, orang dan jasa antar wilayah. Sarana transportasi dalam wilayah Kota Sengkang dilayani oleh angkutan umum yang dibedakan menjadi dua kategori yaitu angkutan orang dan barang. Selain angkutan umum dalam kota, sarana transportasi menuju luar Kota Sengkang dilayani oleh angkutan umum luar kota yaitu bus dan mobil colt mini, masing-masing menuju ke dan dari Kota Sengkang. Sejak tahun 2000 Kota Sengkang pada hakikatnya telah memiliki dua sarana terminal, yaitu terminal angkutan umum Callaccu yang terletak di pusat kota dan terminal angkutan umum Regional yang saat ini telah berganti nama menjadi terminal Sawerigading, pada awal pembangunannya, terminal Regional / Sawerigading ini diperuntukkan melayani angkutan antar kota dalam provinsi, sedangkan terminal angkutan umum Callaccu yang terletak di tengah kota Sengkang tepatnya di Kelurahan Teddaopu merupakan terminal tipe C yang melayani angkutan antar kecamatan dan desa.

Terminal angkutan umum Callaccu berada ditengah-tengah kota yang merupakan kawasan permukiman padat penduduk, berdekatan dengan masjid, sekolah, pusat pertokoan dan pusat perbelanjaan pasar sentral Sengkang. Hal ini menyebabkan bangkitan lalu lintas yang cukup tinggi pada kawasan sekitar terminal, namun pada tahun 2022 terminal angkutan umum Callaccu telah berubah fungsi menjadi taman kota atau ruang terbuka hijau, sedangkan Terminal angkutan umum Sawerigading kota Sengkang terletak kurang lebih satu setengah kilometer dari pusat Kota Sengkang dan berada di kawasan perumahan dan permukiman penduduk, pada saat ini terminal angkutan umum sawerigading selain sebagai terminal juga difungsikan menjadi kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Wajo dan menjadi sarana atau gedung pengujian kendaraan bermotor, sehingga fungsi terminal sebagai pengontrolan dan pembayaran retribusi tidak berjalan baik dan tidak dapat memberikan pelayanan transportasi yang optimal, hal ini berdampak pada kondisi fisik terminal yang tidak terawat, ketersediaan sarana dan prasarana guna kelancaran pelayanan tidak memadai lagi bahkan dapat dikatakan terbengkalai, selain itu tata guna lahan sekitar terminal menyebabkan tidak memungkinkannya perluasan lokasi pada terminal ini.

Belum maksimalnya pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading yang telah dibangun pemerintah di Kota Sengkang membuat perkembangan aktivitas dan kegiatan yang ada di sekitar terminal tidak berjalan dengan baik, sepihnya aktivitas yang ada di terminal ini membuat fasilitas fasilitas yang telah dibangun menjadi terbengkalai dan tidak terurus, hal ini bila terus dibiarkan akan menjadi suatu permasalahan yang tidak hanya pada keadaan fisik terminal saja, akan tetapi berpengaruh juga pada perkembangan aktivitas disekitar terminal yang membawa dampak terhadap perkembangan wilayah Kota Sengkang.

Melalui studi ini, akan dikaji tentang optimalisasi pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading yang telah dibangun oleh Pemerintah, dengan melihat tingkat pelayanan dan faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya pemanfaatan terminal serta yang paling penting adalah apakah keberadaan terminal ini sudah didukung oleh kebijakan pengembangan wilayah Kota Sengkang, karena aktivitas terminal tidak terlepas dari kebijakan pembangunan suatu kota. Studi ini perlu dilakukan karena bagi pemerintah Kota Sengkang keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan baik bersifat manfaat (benefit) maupun keuntungan keuangan atau ekonomi, dari aspek ekonomi, terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber retribusi, pemungutan retribusi dan pajak yang memungkinkan peningkatan pendapatan daerah, sedang dari aspek pembangunan dan kewilayahan keberadaan terminal tersebut diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi dan perkembangan di wilayah sekitarnya.

Dari uraian tersebut diatas dapat dirumuskan masalah dalam penelitian ini yaitu Bagaimana faktor-faktor teridentifikasi mempengaruhi ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang? dan Bagaimana konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang?

Tujuan dari penelitian ini yaitu menganalisis faktor-faktor teridentifikasi yang mempengaruhi ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang dan merumuskan konsep dan strategi pengoptimalisasian pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading wilayah Kota Sengkang.

Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian lapangan (Field Research). Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Djama'i mengemukakan bahwa penelitian kualitatif dilakukan karena peneliti ingin mengeksplor fenomena-fenomena yang tidak dapat dikuantifikasikan yang bersifat deskriptif seperti proses suatu langkah kerja, formula suatu resep, pengertian-pengertian tentang suatu konsep yang beragam, karakteristik suatu barang dan jasa, gambar-gambar, gaya-gaya, tata cara suatu budaya, model fisik suatu artefak dan lain sebagainya.

Lokasi penelitian berada di Kabupaten Wajo, tepatnya di Kota Sengkang, jalan Sawerigading, Kelurahan Cempalagi, Kecamatan Tempe. Kota Sengkang berada di

antara 3039' – 4016' Lintang Selatan dan 119053' – 120027' Bujur Timur dengan luas wilayah 38,27 Km² meliputi satu kecamatan yaitu Kecamatan Tempe dan terdiri dari 16 Kelurahan.

Jenis data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Dalam penelitian ini data primer terdiri dari data mengenai kondisi sosial ekonomi, asal tujuan pergerakan, tanggapan penumpang dan operator kendaraan angkutan umum mengenai tingkat pelayanan terminal serta data tentang kebijakan dan arah pengembangan Kota Sengkang yang melalui wawancara dengan pihak-pihak terkait dilingkup pemerintah Kabupaten Wajo. Data sekunder diperoleh dari berbagai instansi seperti Bappelitbangda, Bappeda, Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum, BPS, serta instansi lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Data sekunder terdiri dari data yang berkaitan dengan gambaran umum wilayah studi, kependudukan, sistem jaringan transportasi kota, kondisi sosial budaya serta data/dokumen kebijakan dan lain-lain.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu dengan melakukan wawancara, dokumentasi dan observasi. Peneliti menggunakan wawancara semi terstruktur (indepth interview) dengan menggunakan interview guide yang pokok kemudian pertanyaan dikembangkan seiring atau sambil bertanya setelah informan tersebut menjawab sehingga terjadi wawancara yang interaktif antara peneliti dengan informan. Wawancara dilakukan sambil direkam sehingga data yang diperoleh dapat dikonfirmasi kembali. Informan dalam penelitian ini terdiri atas informan kunci (utama) yakni Kepala Dinas Perhubungan, Kepala Bappelitbangda, Kepala Terminal dan Kepala Dinas Tata ruang, sedangkan informan tambahan adalah Ketua Organda Kab. Wajo.

Dalam analisis data pada penelitian ini akan digunakan teori dari Bogdan dan Biklen. Penelitian ini lebih menekankan kekuatan analisis datanya pada sumber data yang diperoleh dan teori yang dikemukakan. Rangkaian analisis data ini dibangun dalam tiga ranah, yaitu: tesesa, antitesesa dan sintesa. Untuk menerapkan analisis ini dilakukan melalui proses tahapan pengumpulan data, penyajian data, reduksi data dan penarikan data/verifikasi. Untuk keabsahan data Dalam penelitian kualitatif ini peneliti menggunakan triangulasi untuk mengecek keabsahan data/uji kredibilitas data. "Triangulasi sumber berarti membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam penelitian kualitatif".

Hasil dan Pembahasan

a. Aspek-Aspek RTRW Kabupaten Wajo

Permasalahan-permasalahan dalam implementasi tata ruang wilayah Kabupaten tersebut akan diuraikan dalam tinjauan aspek kelembagaan, aspek dasar pengambilan kebijakan, dan aspek partisipasi masyarakat.

- 1) Aspek Kelembagaan Penataan Ruang Kabupaten
Koordinator kelembagaan (Leading sector) penataan ruang di Kabupaten adalah Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda), sedangkan Dinas/Instansi yang terlibat sesuai dengan organisasi kelembagaan daerah

masing-masing. Masalah yang dihadapi dalam kelembagaan penataan ruang Kabupaten adalah kurangnya sumberdaya tenaga perencana, baik dari segi jumlah tenaga, maupun dari segi kualitas dan kemampuan tenaga perencana, dilihat dari kesesuaian latar belakang pendidikan, dan masih kurangnya keahlian dan profesionalitas tenaga perencana. Upaya yang perlu dilakukan menyangkut kelembagaan penataan ruang Kabupaten Wajo adalah peningkatan kapasitas (Capacity building) tenaga perencana, baik dengan mengikuti pendidikan formal maupun melalui kegiatan kursus, seminar dan lokakarya yang terkait dengan bidang tugas penataan ruang. Selama ini kegiatan penyusunan RTRW dan dokumen tata ruang lainnya diserahkan pengerjaannya kepada perusahaan Konsultan Perencana sehingga kemampuan tenaga perencana yang ada tidak berkembang, sehingga perlu dipertimbangkan pola swakelola dimana konsultan hanya bertindak sebagai advisor dan fasilitator.

2) Aspek RTRW Sebagai Dasar Pengambilan Kebijakan

Untuk dapat mewujudkan tujuan penataan ruang maka rencana tata ruang kota itu harus dilaksanakan sesuai dengan fungsinya, yaitu pertama sebagai alat pengatur (regulatory planning) dalam proses pembangunan kota yang tertuang dalam rumusan-rumusan yang cenderung bersifat deterministik. Kedua, pedoman bagi upaya-upaya aktif pemerintah/pengelola kota mempengaruhi dan bahkan mengeksekusi proses-proses pembangunan (development planning). Ketiga sebagai alat perangsang pasar yang dapat berpengaruh terhadap perkembangan kota walaupun mungkin secara tidak langsung.

Melihat fungsi tata ruang tersebut, maka kebijakan pembangunan seyogyanya menjadikan RTRW sebagai salah satu dasar pengambilan kebijakan. Akan tetapi, kenyataan yang ditemukan di Kabupaten Wajo, RTRW belum dijadikan sebagai acuan dalam penyusunan program pembangunan daerah. Selaian RTRW, dokumen perencanaan yang ada di Kabupaten meliputi Program Pembangunan Daerah (Propeda), Rencana Strategis (Renstra), dan Rencana Pembangunan Tahunan Daerah (Repetada). Akan tetapi dokumen-dokumen tersebut belum efektif dilaksanakan, antar dokumen tidak terintegrasi bahkan cenderung tidak terkait. Hal ini merupakan pemborosan anggaran publik untuk perencanaan, dan menimbulkan kerancuan dalam mekanisme manajemen perencanaan pembangunan.

3) Aspek Partisipasi Masyarakat Dalam Penataan Ruang

Paradigma lama proses perencanaan pembangunan lebih mengedepankan paradigma politik sentralisasi dan dominannya peranan negara pada arus utama kehidupan bermasyarakat. Partisipasi lebih diartikan pada bagaimana upaya mendukung program pemerintah dan upaya-upaya yang pada awal dan konsep pelaksanaannya berasal dari pemerintah. Pada era otonomi daerah, dimana daerah dan masyarakat memiliki kewenangan yang besar untuk mengatur dan mengurus daerahnya, maka konsep yang harus dikembangkan adalah paradigma baru partisipasi, yaitu pengambilan bagian dalam kegiatan bersama (Taking part in joint action) dalam kekuasaan dan tanggung jawab pelaku-pelaku pembangunan (pemerintah, swasta dan masyarakat), tidak hanya secara fisik namun juga secara mental. Arnstein (1995) membuat tipologi atau penggolongan partisipasi masyarakat menjadi delapan tingkatan, yang biasa dikenal sebagai jenjang partisipasi

masyarakat (a ladder of citizen participation). Kedelapan tingkatan itu dikelompokkan menjadi tiga tipe partisipasi, yaitu: (1) Tidak ikut serta (non participation), (2) Tingkat penghargaan atau formalitas (degrees of tokenism), dan (3) Tingkat kekuatan masyarakat (degrees of citizen power). Dalam implementasi penataan ruang di Kabupaten Wajo, paradigma partisipasi masyarakat dalam penataan ruang yang dikembangkan masih paradigma lama. Berdasarkan tipologi atau penggolongan partisipasi masyarakat dari Arnstein (1969), maka partisipasi masyarakat dalam penataan ruang tergolong dalam kelompok dua, tingkat penghargaan atau formalitas (degrees of tokenism), dimana anggota masyarakat boleh didengar dan harus di dengar, akan tetapi mereka tidak punya kekuasaan, sehingga pandangan mereka kurang didengar oleh pengambil keputusan.

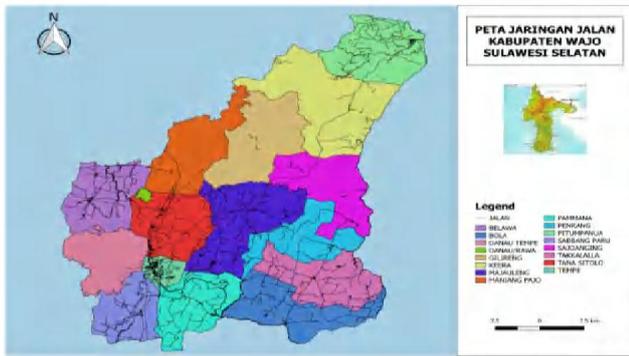
Memperhatikan program jangka pendek dan program jangka panjang penataan ruang di atas, belum memberikan ruang yang lebih luas bagi partisipasi masyarakat dalam penataan ruang. Ke depan, peningkatan partisipasi masyarakat sebagai subyek atau pelaku pembangunan perlu lebih ditingkatkan. Dalam kegiatan revisi RTRW dan penjabaran lebih lanjut dari RTRW, masyarakat harus dilibatkan dalam pembuatan keputusan, kebijaksanaan, perencanaan pembangunan. Masyarakat diberikan kesempatan untuk mengemukakan pendapat dan aspirasinya dalam menilai suatu rencana yang akan ditetapkan. Masyarakat juga diberi kesempatan untuk menimbang suatu keputusan yang akan diambil. Partisipasi dalam pembuatan keputusan adalah proses dimana prioritas-prioritas rencana dipilih untuk dituangkan dalam program pembangunan, sehingga dengan mengikutsertakan masyarakat secara tidak langsung mereka telah mengalami pendidikan dalam menentukan masa depannya secara demokratis. Dalam implementasi kebijakan tata ruang, masyarakat dilibatkan dalam mengevaluasi dan mengawasi pembangunan, yaitu bagaimana ikut serta menilai dan mengawasi kegiatan pembangunan serta memelihara hasil-hasil pembangunan yang dicapai. Peningkatan peran serta masyarakat dalam penataan ruang ini harus dilengkapi dengan perangkat hukum dan penegakan hukum (Law Enforcement) sehingga tidak ditemukan lagi penyimpangan tata ruang. Dengan demikian rencana tata ruang sebagai alat pengaturan, pengendalian dan pengarahan pemanfaatan ruang di wilayah Kabupaten dapat dilaksanakan sesuai fungsinya. Setelah diketahui berbagai kriteria lokasi terminal yang telah ditetapkan maka langkah selanjutnya adalah menentukan ukuran masing-masing kriteria tersebut. Seperti yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya maka besaran ukuran kriteria ini dapat berbentuk mutlak (absolute) maupun relatif.

b. Karakteristik Jaringan Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006).

Untuk membuat peta jaringan jalan Kabupaten Wajo, data jaringan jalan diunduh dari Open Street Map melalui program QGIS berupa file shp. Dengan bantuan program QGIS dapat dianalisis panjang jalan per kecamatan dan

selanjutnya diklasifikasikan untuk mengetahui kecamatan dengan jalan terpanjang.



Gambar 1. Peta Jaringan Jalan Kabupaten Wajo

Jaringan jalan terdiri dari ruas-ruas jalan yang menghubungkan satu dengan yang lain pada titik pertemuan yang merupakan simpul-simpul transportasi yang dapat memberikan alternatif pilihan bagi pengguna jalan. Jaringan jalan terpanjang di Kabupaten Wajo adalah jaringan jalan di Kecamatan Majauleng dengan panjang total 214,93 Km atau mencapai 11,43 % dari total panjang jalan Kabupaten Wajo. Sedangkan untuk jaringan jalan terpendek di Kecamatan Gilireng dengan panjang jalan 6,43 Km atau hanya 0,34% dari total panjang jalan di Kabupaten Wajo.

Tabel 1. Panjang Jaringan Jalan tiap kecamatan di Kabupaten Wajo

No.	Kecamatan	Panjang Jalan(Km)	Persen(%)
1	Belawa	204.33	10.86
2	Bola	176.11	9.36
3	Keera	78.22	4.16
4	Pammana	181.57	9.65
5	Pitumpanua	193.77	10.30
6	Sabang Paru	135.23	7.19
7	Sajoanging	58.18	3.09
8	Tanasitolo	185.12	9.84
9	Maniangpajo	34.92	1.86
10	Takkalalla	168.47	8.96
11	Tempe	160.17	8.52
12	Gilireng	6.43	0.34
13	Majauleng	214.93	11.43
14	Penrang	83.35	4.43
Total		1880.8	100.00

Sumber: Analisis dengan Quantum Gis, 2022

c. Indeks Jalan

Indeks jalan adalah suatu ukuran kemudahan bagi pengguna jalan untuk mencapai suatu pusat kegiatan atau simpul-simpul kegiatan di dalam wilayah yang dilayani jalan. Indeks Jalan diperoleh dengan membagi panjang jalan (km), dengan luas wilayah daerah terkait (km²).

$$\text{Indeks Jalan} = \frac{\text{panjang jalan (km)}}{\text{luas wilayah daerah terakit (kms)}}$$

Tabel 2. Indeks Jalan tiap kecamatan di Kabupaten Wajo

No	Kecamatan	Panjang Jalan (Km)	Luas Wilayah (Km ²)	Indeks Jalan (/Km)	(%)
1	Belawa	204.33	159.73	1.28	8.73
2	Bola	176.11	177.62	0.99	6.77
3	Keera	78.22	292.77	0.27	1.82
4	Pammana	181.57	154.26	1.18	8.03
5	Pitumpanua	193.77	183.75	1.05	7.20
6	Sabang Paru	135.23	122.85	1.10	7.51
7	Sajoanging	58.18	173.71	0.33	2.29
8	Tanasitolo	185.12	155.88	1.19	8.11
9	Maniangpajo	34.92	176.73	0.20	1.35
10	Takkalalla	168.47	168.43	1.00	6.83
11	Tempe	160.17	35.8	4.47	30.54
12	Gilireng	6.43	203.76	0.03	0.22
13	Majauleng	214.93	225.59	0.95	6.50
14	Penrang	83.35	138.63	0.60	4.10
Total		1880.8	2369.51	14.65	100.00

Sumber: Analisis dengan Quantum Gis, 2022

Dari Tabel 2. di atas dapat diketahui bahwa Kecamatan Tempe dan Kecamatan Belawa memiliki indeks jalan yang tinggi mencapai 4,47 dan 1,28 per Km. Sehingga dapat diketahui bahwa konektivitas jalan di kedua daerah tersebut juga semakin baik dilihat dari ketersediaan jaringan jalannya.

d. Penentuan Ukuran-ukuran Kriteria lokasi Terminal

1). Kriteria Standar

- a) Terminal sebaiknya berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan Pencapaian yang tertinggi (Most Accessible). Pengertian Most Accessible terhadap lokasi terminal dalam studi ini yaitu mengambil salah satu pengertian yang telah diberikan oleh Rushton, yaitu meminimumkan

jarak rata-rata (minimizing average distance) penduduk terhadap fasilitas. Dengan demikian lokasi terminal tersebut harus berada pada lokasi yang paling mudah dicapai dalam pergerakan antar kota sehingga lokasinya harus dapat memenuhi persyaratan jarak rata-rata terkecil. Dalam studi ini jarak rata-rata yang diukur adalah jarak rata-rata antar pusat desa di Kota Sengkang.

- b) Terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum. Jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum terletak pada titik pertemuan antara berbagai rute angkutan umum yang ada. Dari uraian di atas terkandung pengertian bahwa bahwa lokasi terminal di Kota Sengkang harus terletak pada titik pertemuan antara berbagai rute angkutan umum yang melalui

Kota Sengkang. Sistem angkutan antar kota di Kota Sengkang membentuk jalur Utara (Sengkang - Siwa), jalur Barat (Sengkang - Belawa), jalur Selatan (Sengkang - Salojampu) dan Jalur Timur (Sengkang - Peneki). Semua sistem angkutan umum tersebut menggunakan jalan kolektor primer (jalan lokal kelas III.C) sebagai jaringan jalan utama sehingga dapat disimpulkan bahwa lokasi terminal tersebut harus terletak pada jaringan kolektor primer tersebut, yang berarti bahwa lokasi optimal terminal harus berada pada titik median jaringan jalan tersebut.

- c) Terminal harus terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal). Terminal angkutan antar kota bukanlah akhir dari pergerakan penumpang karena penumpang akan melanjutkan perjalanannya untuk mencapai tempat tertentu di dalam kota (lokal). Sehingga ada keterkaitan yang erat antara sistem angkutan antar kota dengan sistem angkutan dalam kota. Tidak ada ukuran baku untuk mengukur keterkaitan sistem angkutan ini. Dalam studi ini ukuran yang dipergunakan pada kriteria di atas ialah jumlah trayek yang melalui atau melewati lokasi terminal angkutan umum. Jumlah trayek atau angkutan umum yang dapat melalui suatu lokasi akan memberi gambaran tingkat kemudahan untuk menuju atau mencapai lokasi tersebut secara langsung. Semakin banyak jumlah trayek yang melalui atau melewati suatu lokasi terminal maka kemudahan untuk mencapai suatu lokasi yang diinginkan secara langsung akan semakin tinggi, sebaliknya jika semakin kecil jumlah trayek yang melewati suatu lokasi maka kemudahan untuk mencapai suatu lokasi yang diinginkan secara langsung juga semakin rendah.
 - d) Terminal harus mempunyai keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang potensial. Penduduk merupakan salah satu faktor yang paling penting atau utama untuk dipertimbangkan dalam proses penentuan lokasi terminal karena penduduk adalah pemakai utama jasa terminal tersebut. Penduduk yang berpotensi untuk melakukan pergerakan regional (antar kota) dalam studi ini adalah penduduk yang telah berumur 15 tahun ke atas dengan pertimbangan bahwa mereka merupakan kelompok umur kerja dan sangat berpotensi untuk melakukan pergerakan regional dengan jarak yang cukup jauh.
- 2). Kriteria Tapak (Site) Terminal
- a) Terminal harus terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer (Arteri). Keberadaan lokasi terminal di Kota Sengkang selain untuk melayani angkutan dalam kota juga melayani angkutan antar kota dalam jarak sedang. Angkutan antar kota ini menyangkut ukuran kendaraan lebih besar seperti Elf, kecepatan yang relatif lebih tinggi dan frekuensi berhenti lebih rendah sehingga harus tersedia jaringan jalan kolektor primer (Arteri) yang secara fungsional harus terkait dengan terminal tersebut.
 - b) Terminal harus terletak pada lokasi di bawah subordinasi terminal primer utama untuk melengkapi pelayanan terminal primer utama

tersebut. Kriteria ini lebih menunjukkan data kualitatif sehingga ukuran yang dapat digunakan adalah berupa penilaian relatif pada kemudahan pencapaian lokasi antar kedua terminal tersebut, misalnya dengan mempertimbangkan waktu tempuh. Dalam waktu yang relatif singkat dari terminal misalnya sekitar 15 menit.

- c) Lokasi Terminal harus menampung <25 kendaraan/jam dengan kebutuhan ruang lahan sebesar 2.5 ha. Untuk menyelaraskan fungsi terminal angkutan umum di Kota Sengkang ini dibutuhkan ruang seluas 2,5 Ha dan dapat menampung < 25 Kendaraan/jam sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan oleh SKB (Surat Keputusan Bersama) Tiga Menteri. Oleh karena itu maka ukuran kriteria di atas adalah terminal harus berada pada lokasi/ daerah yang memiliki lahan seluas 2.5 Ha.
- d) Terminal harus terletak atau memiliki ketersediaan jaringan jalan yang memadai. Terminal harus terletak pada daerah yang memiliki ketersediaan jaringan jalan yang diperoleh dengan membandingkan panjang jaringan jalan (Ha) terhadap luas wilayah (Ha) desa yang bersangkutan dan dinyatakan dalam persen (%).
- e) Lokasi terminal harus berada diluar kawasan pusat kota (CBD) dan terletak di daerah pinggiran kota.
- f) Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukan bagi kegiatan industri. Kegiatan industri adalah kegiatan yang mempunyai kemungkinan tinggi terjadinya kecelakaan berupa ledakan atau kebakaran misalnya tangki atau tanker. Lokasi terminal yang terlalu dekat dengan kegiatan industri dikhawatirkan akan mengakibatkan gangguan yang berasal dari dalam terminal terhadap industri yang terdekat.
- g) Lokasi terminal harus berada diluar daerah konservasi yang telah ditetapkan. Berdasarkan seluruh uraian tentang ukuran kriteria lokasi/tapak terminal angkutan umum di atas, maka untuk melakukan penilaian langsung terhadap lokasi/tapak terminal tersebut dapat dilakukan dengan membandingkan antara ukuran kriteria lokasi/tapak tersebut dengan lokasi/tapak sebenarnya dari terminal yang sedang dikaji atau dievaluasi.

e. Kelengkapan Fasilitas

1). Prasarana Terminal

Prasarana angkutan jalan yang berupa terminal merupakan salah satu bentuk prasarana transportasi tempat terjadinya naik turun penumpang dan terjadinya pergantian moda angkutan baik intra maupun antar moda, serta mengatur kedatangan dan keberangkatan angkutan penumpang. Prasarana terminal Sawerigading dengan jarak 20 m dari jalan utama dengan luas 1.5 Ha dan memiliki fasilitas penunjang sebagai berikut : 1) Pelataran Kedatangan Kendaraan 2) Pelataran parkir kendaraan 3) Kantor terminal 4) Mushola 5) Toilet 6) Papan pengumuman 7) Jalan lingkungan 8) Pelataran keberangkatan kendaraan 9) Pelataran tunggu penumpang 10) Pelataran parkir pengunjung 11) Pos Keamanan POLRI 12) Ruang Laktasi 13) Fasilitas Internet Wifi.

2). Sarana

Sarana merupakan kendaraan atau moda angkutan yang melewati Kota Sengkang sebanyak 406 unit armada. Dari 406 armada mempunyai jumlah 3 Trayek angkutan kota dan antar kota yaitu trayek yang melayani antar kecamatan dalam kabupaten. Kondisinya masih keadaan layak karena pemerintah setempat biasanya suka melakukan peremajaan pada jenis angkutan yang sudah tidak layak pakai. Jenis pelayanan angkutan di Kota Sengkang di dominasi oleh angkot dengan jumlah armada sekitar 76 unit dan mikrolet/elf sebanyak 330 unit kendaraan.

f. Evaluasi Lokasi Terminal Sawerigading

Berdasarkan seluruh uraian ukuran kriteria lokasi/tapak terminal yang telah dihasilkan di atas selanjutnya dilakukan evaluasi terhadap lokasi/tapak terminal angkutan umum yaitu sebagai berikut:

- 1). Terminal sebaiknya berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan pencapaian yang tertinggi (*Most Accessible*). Ukuran kriteria ini menyatakan bahwa lokasi terminal harus berada pada kota yang memiliki atau memenuhi jarak rata-rata antara R : 381–535. Dan karena itu jarak rata-rata yang paling terdekat dibandingkan dengan daerah lainnya yaitu berada pada daerah Tancung, Gilireng, Atapange dan Peneki serta Jalang dengan jarak rata-rata 430.
- 2). Terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum. Ukuran kriteria ini menyebutkan bahwa lokasi terminal harus sedekat mungkin dengan pintu gerbang Jalur Selatan dan Jalur

Utara yang berkaitan dengan jalan arteri sekunder. Pada kenyataannya lokasi terminal tersebut sudah berada pada titik jalur pertemuan dari jumlah aliran terbesar sistem angkutan. Maka dengan kriteria sudah ada kesesuaian.

- 3). Terminal harus terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal). Ukuran ini menyebutkan bahwa semakin banyak angkutan kota yang melalui atau melewati terminal tersebut akan semakin baik pula bagi fungsi suatu terminal. Terminal Sawerigading saat ini dilalui oleh angkutan trayek dalam kota dan angkutan trayek antar desa (angkutan pedesaan) serta angkutan trayek antar kota/kabupaten
- 4). Lokasi terminal harus memiliki keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan. Terminal Sawerigading terletak di kota Sengkang yang merupakan ibukota Kabupaten Wajo dimana hampir semua fasilitas utama kota (Pasar Sentral, Kantor pemerintah, sekolah, rumah sakit, dll) berada di Pusat Kota Sengkang sehingga potensi masyarakat/penumpang untuk melakukan pergerakan sangat besar, oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa antara lokasi terminal dan kriteria terminal, sudah ada kesesuaian.

Dari hasil analisis di atas dibuat tabel kesesuaian antara kriteria lokasi terminal dengan lokasi terminal yang sebenarnya (kondisi faktual) yaitu sebagai berikut:

- Kriteria lokasi dengan lokasi terminal memiliki karakteristik yang sesuai (+)
- Kriteria lokasi dengan lokasi terminal memiliki karakteristik yang tidak sesuai (-)

Tabel 3. Kesesuaian Antara Kriteria Lokasi Dengan Lokasi Terminal Sawerigading

No	Kriteria Lokasi	Kondisi Eksisting	Kesesuaian
1	Lokasi terminal seharusnya berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan pencapaian yang tertinggi (<i>most accessible</i>) R: 381–535	Lokasi terminal telah berada pada daerah yang mempunyai tingkat kemudahan pencapaian, lokasi terminal berada pada rentang R: 460	Sesuai (+)
2	Lokasi terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Lokasi terminal sudah berada pada titik jalur pertemuan dari jumlah aliran terbesar sistem angkutan.	Sesuai (+)
3	Terminal harus Terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal)	Angkutan kota, angkutan pedesaan dan angkutan antar kota telah diarahkan masuk terminal Sawerigading	Sesuai (+)
4	Lokasi terminal harus memiliki keterpusatan terhadap lokasi penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan.	Lokasi terminal telah berada dilokasi yang memiliki penduduk / penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan.	Sesuai (+)

Sumber: Hasil Analisis 2022

7. Evaluasi Tapak (Site) Terminal

Tabel 4. Kesesuaian Antara Kriteria Tapak dengan Tapak Terminal Sawerigading

No	Kriteria lokasi	Kondisi Eksisting	kesesuaian
1	Terminal harus terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer.	terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer	Sesuai (+)
2	Terminal harus terletak pada lokasi di bawah sub ordinasi terminal primer utama untuk melengkapi pelayanan terminal primer utama tersebut.	Kabupaten Wajo tidak mempunyai terminal primer utama	Tidak sesuai (-)
3	Lokasi Terminal harus menampung <25 kendaraan/jam dengan kebutuhan ruang lahan sebesar 2.5 ha.	Lahan yang tersedia 1.5 Ha	Tidak Sesuai (-)
4	Terminal harus terletak pada daerah yang memiliki ketersediaan jaringan jalan dan indeks jalan yang tertinggi,	Lokasi Terminal berada Kota sengkang dengan indeks jalan tertinggi di kab. Wajo Indeks: 4,47	sesuai (+)
5	Lokasi terminal harus berada diluar kawasan pusat kota (CBD).	Terminal terletak dipinggiran kota	Sesuai (+)

No	Kriteria lokasi	Kondisi Eksisting	kesesuaian
6	Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukan bagi kegiatan industri	Tidak ada kawasan industri	Sesuai (+)
7	Lokasi terminal harus berada diluar daerah konservasi yang telah ditetapkan.	Tidak ada kawasan konservasi	Sesuai (+)

Sumber: Hasil Analisis 2022

Hasil dari Evaluasi Tapak (Site) Terminal adalah Terminal harus terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer, Terminal harus terletak pada daerah yang memiliki ketersediaan jaringan jalan dan indeks jalan yang tertinggi, Lokasi terminal harus berada diluar kawasan pusat kota (CBD), Lokasi terminal harus menghindari daerah yang telah diperuntukan bagi kegiatan industri dan Lokasi terminal harus berada diluar daerah konservasi yang telah ditetapkan memiliki kesesuaian yang tinggi.

g. Persepsi Masyarakat

1) Persepsi Penumpang

- a) Penempatan Lokasi Terminal saat ini sudah tepat. Dari pernyataan responden di atas sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa penempatan terminal tidak tepat karena jarak dari pusat kota menuju lokasi terminal tidak mudah dijangkau oleh para penumpang angkutan.
- b) Terdapat kemudahan dalam mencapai terminal. Dari pernyataan responden sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat kemudahan dalam mencapai terminal oleh para penumpang angkutan.
- c) Terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini. Dari pernyataan responden sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum.
- d) Terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini. Dari pernyataan responden sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini.
- e) Pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal. Dari pernyataan responden sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal.

2). Persepsi Pengemudi Angkutan Umum (Supir)

- a) Penempatan Lokasi Terminal saat ini sudah tepat. Dari pernyataan responden sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa penempatan terminal tidak tepat karena jarak dari pusat kota menuju lokasi terminal tidak mudah dijangkau menurut pengakuan sopir angkutan.
- b) Terdapat kemudahan dalam mencapai terminal. Dari pernyataan responden sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat kemudahan dalam mencapai terminal menurut persepsi para supir angkutan.

- c) Terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini. Dari pernyataan responden sebagian besar menjawab tidak setuju dan sangat tidak setuju, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum menurut persepsi supir angkutan.
 - d) Terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini. Dari pernyataan responden sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa menurut persepsi supir terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini.
 - e) Pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal. Dari pernyataan responden sebagian besar menjawab setuju dan sangat setuju, maka dapat disimpulkan bahwa pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal.
- 3). Persepsi Pengelola
- a) Lokasi terminal penumpang terletak pada Simpul Jaringan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang diperuntukkan bagi pergantian antar moda dan/atau intermoda. Dari jawaban responden dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan setuju hal ini dapat disimpulkan bahwa lokasi terminal penumpang terletak pada Simpul Jaringan Lalu Lintas dan angkutan jalan yang diperuntukkan bagi pergantian antar moda dan/atau intermoda.
 - b) Terdapat akses yang cepat dari terminal ke pusat kegiatan ekonomi (perdagangan). Dari jawaban responden dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan tidak setuju hal ini dapat disimpulkan bahwa lokasi terminal tidak terdapat akses yang cepat dari terminal ke pusat kegiatan ekonomi (perdagangan)
 - c) Terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini. Dari jawaban responden dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan setuju, hal ini dapat disimpulkan bahwa terdapat kemudahan dalam melakukan pergantian angkutan umum di terminal ini menurut persepsi pengelola terminal.
 - d) Terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini. Dari jawaban responden dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menyatakan setuju, hal ini dapat disimpulkan bahwa terdapat kenyamanan dan keamanan dalam menunggu angkutan umum di terminal ini
 - e) Pemanfaatan fungsi fasilitas penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal. Dari jawaban responden di atas dapat diketahui bahwa hampir semua responden menyatakan setuju, hal ini dapat disimpulkan bahwa pemanfaatan fungsi fasilitas

penunjang terminal ini sudah berjalan secara maksimal.

h. Evaluasi Penggabungan Antar Kriteria dan Persepsi Masyarakat

Dari beberapa uraian teori pada sub bab sebelumnya yaitu kriteria lokasi terminal harus berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan pencapaian yang tertinggi (*most accessible*) dengan rentang R: 381–535

angkutan umum dan penumpang yang berpotensi untuk melakukan pergerakan serta harus terkait dengan sistem jaringan jalan primer (lokal). Hal ini merupakan untuk menganalisa tingkat efektifitas dari lokasi terminal yang ada. Berdasarkan analisis dari beberapa kriteria lokasi terminal yang ada dan persepsi masyarakat yang berdiri sendiri maka hasil penggabungan evaluasi lokasi terminal dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5. Penggabungan Evaluasi Lokasi Terminal

Kriteria Terminal Berdasarkan Teori	Hasil Analisis Kondisi Eksisting	Persepsi			Kesimpulan
		Penumpang	Pengemudi	Petugas Jalan Raya	
Lokasi terminal harus berada pada daerah yang memiliki tingkat kemudahan pencapaian yang tertinggi (<i>most accessible</i>) dengan rentang R: 381–535	Lokasi terminal terletak pada daerah dengan rentang R: 460	Jarak dari pusat kota (kegiatan) menuju lokasi terminal susah dijangkau oleh penumpang.	Di dalam terminal tidak ada penumpang	Jarak dari pusat kegiatan ke lokasi terminal	Lokasi Terminal Angkutan Umum Sawerigading Kota Sengkang tidak mudah dijangkau
Lokasi terminal harus terletak pada jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Jumlah aliran pergerakan terbesar dari sistem angkutan umum di Kota Sengkang berada di sekitar kawasan pasar Sentral.	lokasi terminal Sawerigading tidak terletak dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	lokasi terminal Sawerigading tidak terletak dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Lokasi terminal Sawerigading tidak terletak dengan jumlah aliran terbesar dari sistem angkutan umum	Terminal Angkutan umum Sawerigading kota Sengkang tidak berada pada kawasan terbesar dari sistem angkutan umum
Lokasi Terminal harus terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota (lokal)	Rute Angkutan umum di Kota sengkang berjumlah 36 trayek (Sengkang-Desa) tetapi hanya sebahagian yang melewati/masuk Terminal Angkutan umum Sawerigading kota Sengkang	Rute trayek angkutan umum yang berlaku kurang sesuai	pembagian rute trayek yang ada pada saat ini belum cukup sesuai.	Tidak setuju, terhadap kondisi rute trayek angkutan umum yang ada saat ini	Terminal Angkutan umum Sawerigading kota Sengkang tidak terkait dengan sistem angkutan umum dalam kota
Lokasi terminal harus berada pada lokasi penumpang yang potensial untuk melakukan pergerakan,	Lokasi terminal Sawerigading berada pada daerah Piunngiran kota	lokasi terminal Sawerigading jauh dari lokasi penumpang.	lokasi terminal Sawerigading tidak terletak pada kawasan yang berpotensi oleh arus penumpang	-	Terminal Sawerigading jauh dari kawasan yang potensial oleh penumpang, karena tidak berada pada daerah yang memiliki rentang tertingi.
Terminal harus terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer	Lokasi terminal terkait dengan sistem jaringan jalan kolektor primer (jalan utama)	lokasi terminal Sawerigading sudah terkait dengan sistem jaringan jalan utama	keberadaan jaringan jalan menuju terminal sudah sesuai	Lokasi terminal tidak jauh dari jalan utama	Lokasi terminal sudah terkait dengan jaringan jalan utama,
Terminal harus terletak pada lokasi di bawah sub ordinasi terminal primer utama	Kota Sengkang tidak mempunyai terminal primer utama	Terminal Sawerigading tidak berada dibawah sub ordinasi terminal primer utama	-	Terminal Sawerigading tidak berada di bawah sub ordinasi terminal utama	lokasi terminal angkutan umum Sawerigading kota Sengkang tidak sesuai dengan kriteria yang berlaku

Sumber: Hasil Analisis 2022

i. Evaluasi Kondisi Eksisting Sirkulasi Pergerakan Rute Angkutan di Kota Sengkang

Ditinjau dari sirkulasi pergerakan yang terdapat di Kota Sengkang ada 36 rute trayek yang melewati Kota Sengkang menuju ke desa dan kelurahan. Adapun pergerakan rute angkutan berdasarkan sistem jaringan yang menyebabkan lokasi terminal saat ini tidak berfungsi

bahkan para pengguna jalan (sopir angkutan umum) enggan untuk memanfaatkan terminal sebagai tempat menaikan dan menurunkan penumpang dikarenakan semua rute angkutan umum yang ada tidak masuk terminal sebagai tempat sirkulasi kendaraan bahkan sama sekali tidak digunakan sehingga terminal tersebut tidak berjalan dengan fungsinya. Kondisi sirkulasi pergerakan rute angkutan yang

kurang baik ini mengakibatkan terjadinya penumpukan angkutan umum di daerah konflik yang berada di perempatan pasar Sentral Sengkang dan jalan arteri primer.

Daerah konflik ini menjadi tempat menaik dan menurunkan penumpang, pergantian antar moda, parkir kendaraan yang ngetem, sehingga terpakainya sebagian badan jalan dan mengakibatkan kemacetan, rawan kecelakaan dan terganggunya fungsi jalan arteri primer.

j. Kesesuaian Antara Kriteria Lokasi Terminal Vs Terminal Sawerigading

Berdasarkan hasil evaluasi lokasi terminal yang dilihat dari kriteria lokasi dan tapak, persepsi masyarakat serta sirkulasi pergerakan angkutan dapat disimpulkan kesesuaian lokasi terminal Sawerigading yaitu sebagai berikut:

- Kesesuaian (Kelebihan Terminal Sawerigading) :
 - 1) Dari segi lokasi semua kriteria lokasi di atas tidak terpenuhi, 2) Terkait dengan system jaringan jalan kolektor primer, 3) Tidak ada kawasan industri, 4) Tidak ada kawasan konservasi, 5) Terminal terletak dipinggiran kota, 6) Fasilitas umum terminal yang masih sangat layak.
- Ketidakesesuaian (Kelemahan Terminal Sawerigading) :
 1. Lokasi terminal kurang mudah dijangkau oleh penumpang
 2. Terminal tidak terletak pada lokasi penumpang yang potensial sehingga mengakibatkan tidak ada penumpang di dalam terminal
 3. Sirkulasi rute angkutan umum yang tidak masuk kedalam terminal
 4. Tidak terletak pada rute terbesar dari sistem angkutan umum
 5. Lahan terminal yang tersedia yaitu 1.5 Ha
 6. Tidak terletak di bawah sub ordinasi terminal primer utama
 7. Tidak ada ketegasan dari petugas dalam mengatur sistem angkutan
 8. Persepsi supir angkutan umum yang enggan masuk terminal karena tidak ada penumpang di dalam terminal.

Secara lokasi, terminal Sawerigading sudah sesuai tetapi dari segi tapak ada beberapa kriteria yang sudah sesuai dan perilaku sopir angkutan yang enggan masuk terminal dikarenakan tidak ada penumpang di dalam terminal.

k. Konsep dan Strategi Optimalisasi Terminal Sawerigading dengan Analisis SWOT

Pada penelitian ini alternatif strategi arahan pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading dalam mendukung perkembangan wilayah kota dengan menggunakan analisis SWOT. Proses penggunaan analisa SWOT dilakukan dengan melihat kondisi internal tentang strengths (kekuatan) dan weaknesses (kelemahan), serta kondisi eksternal atas opportunities (ancaman) dan threats (peluang/kesempatan), yang ada di lingkungan terminal.

1). Faktor Internal

Terkait dengan arahan pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading maka harus dilakukan analisis faktor internal terminal yaitu meliputi kekuatan dan kelemahan, yang dapat dimaksud sebagai faktor internal adalah faktor-faktor yang menjadi dasar atau tumpuan dalam pengembangan fungsi terminal yang berasal dari lingkungan dalam dan terkait langsung dengan keberadaan terminal itu sendiri, sehingga mempengaruhi bahkan menjadi penentu dalam pemanfaatan.

Kekuatan

Dalam pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum Sawerigading diperlukan elemen kekuatan yang berasal dari dalam terminal itu sendiri. Dari hasil identifikasi, ada beberapa faktor kekuatan yang ada dalam terminal tersebut:

- a) Lokasi terminal yang berada di wilayah pinggir kota
Selain dapat memecahkan permasalahan transportasi yang ada di pusat kota, penempatan terminal di wilayah pinggir kota sangat menguntungkan bagi perkembangan wilayah kota. Penempatan terminal angkutan umum di pinggir wilayah Kota Sengkang merupakan faktor internal yang menjadi kekuatan cukup besar bagi perkembangan kota, karena terminal sebagai tempat kegiatan pergerakan dan ekonomi akan mempengaruhi perkembangan fungsi lahan dan aktivitas di sekitarnya. Ketiga Terminal angkutan umum regional tersebut dapat menjadi pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggir Kota Sengkang yang akan menjadi motor penggerak perekonomian kota.
- b) Kondisi bangunan fasilitas terminal yang sudah ada
Hal yang sangat penting dan mempengaruhi optimalisasi pemanfaatan terminal adalah kenyamanan penumpang maupun operator kendaraan dalam menggunakan terminal, salah satu indikator kenyamanan itu adalah kelengkapan fasilitas terminal itu sendiri. Fasilitas maupun bangunan terminal yang sudah dibuat oleh pemerintah kota merupakan faktor internal yang menjadi kekuatan atau aset yang cukup besar nilainya. Bila aset ini dikelola dan dikembangkan dengan baik tentu akan memberikan dampak yang baik bagi aktivitas dan perkembangan fungsi terminal.
- c) Adanya redistribusi bagi kendaraan yang masuk ke terminal sebagai sumber pendapatan asli daerah.
Bagi pemerintah, keberadaan terminal diharapkan mampu memberikan keuntungan, baik bersifat manfaat (benefit) maupun keuntungan. Dari aspek ekonomi terminal diharapkan dapat berperan sebagai salah satu sumber pemungutan retribusi dan pajak-pajak yang memungkinkan peningkatan pendapatan daerah. Jadi, kepentingan pemerintah dengan adanya terminal tersebut berkaitan dengan kemungkinan pengembalian investasi. Selain itu pengembangan dan pembangunan terminal merupakan usaha meningkatkan pelayanan transportasi.
- d) Kondisi fasilitas penunjang terminal sudah sangat memadai membuat pelayanan terminal bisa maksimal.
Berdasarkan hasil kuesioner yang disebarakan kepada para pengguna dan pengemudi angkutan umum serta hasil observasi di lapangan. Disimpulkan bahwa kondisi fasilitas terminal baik utama maupun penunjang sudah memadai. Kondisi ini harus terus dipertahankan dan dipelihara.

Kelemahan

Arahan pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum Sawerigading ditentukan oleh faktor internal berupa kekuatan dan kelemahan. Kelemahan tersebut menghambat optimasi pemakaian segenap kekuatan terminal untuk mengembangkan fungsinya. Beberapa faktor yang menjadi penghambat pengembangan fungsi terminal antara lain adalah sebagai berikut:

- a) Letak terminal yang jauh pusat kegiatan kota (Pusat Ekonomi)
Jumlah penumpang dari dan menuju suatu terminal sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan dan intensitas

kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh bangkitan dan tarikan jalan yang ditimbulkan (Black, 1980:24). Lokasi yang potensial sebagai tempat asal dan tujuan perjalanan tersebut umumnya berupa kawasan mixed use, atau tempat pemusatan berbagai kegiatan sekaligus (Departemen Perhubungan, 1998:60). Letak terminal Sawerigading yang jauh dari pusat kegiatan kota dan pusat ekonomi membuat fungsi terminal kurang maksimal dan merupakan salah satu faktor penghambat perkembangan aktivitas terminal.

- b) Penurunan jumlah penumpang yang masuk terminal Aktivitas terminal sangat bergantung pada jumlah angkutan dan para penumpang yang masuk kedalam terminal. Penurunan jumlah penumpang yang masuk ke ketiga terminal Sawerigading membuat aktivitas terminal kurang maksimal.

2). Faktor Eksternal

Dalam menganalisis faktor eksternal berkaitan dengan pemanfaatan fungsi terminal angkutan umum Sawerigading dilakukan identifikasi elemen peluang (opportunity) yang sifatnya mendukung kelangsungan pengembangan, serta identifikasi faktor-faktor ancaman (threat) yang dapat menghambat pengembangan fungsi terminal. Dari identifikasi yang dilakukan maka dapat diperoleh faktor-faktor eksternal pengembangan fungsi terminal angkutan umum regional tersebut.

Peluang

Elemen peluang ini merupakan faktor-faktor dari luar yang dapat dimanfaatkan sebagai potensi dalam pengembangan fungsi terminal. Secara lebih rinci peluang yang dimiliki oleh ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Sengkang adalah sebagai berikut:

- a) Kondisi sistem jaringan jalan kota yang sudah memadai Keterkaitan terminal dengan sistem jaringan yang dalam kota adalah hal yang sangat penting. Karena terminal merupakan simpul transportasi dalam kota yang mengakomodasi pergerakan yang ada. bila dikaitkan dengan sistem jaringan yang ada ketiga terminal tersebut dihubungkan dengan jaringan jalan yang berskala regional dan merupakan arus pergerakan dari luar Kota Sengkang maupun dari dalam kota. Sesuai dengan persyaratan yang dikeluarkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan nomor 31 tahun 1995 yang mensyaratkan bahwa untuk terminal harus terletak pada jalan arteri atau kolektor dengan kelas jalan dan terletak di kota atau kabupaten. Terminal Sawerigading yang ada di Kota Sengkang sudah memenuhi persyaratan tersebut. Kondisi jalan yang cukup baik merupakan peluang yang tepat untuk mengembangkan aktivitas terminal ke arah yang lebih baik.
- b) Posisi Kota Sengkang yang strategis karena merupakan pusat pertemuan beberapa kabupaten dan menjadi pusat perdagangan terbesar di provinsi Sulawesi selatan setelah Kota Makassar. Kondisi ini merupakan peluang yang baik bagi perkembangan wilayah Kota Sengkang maupun perkembangan pemanfaatan terminal karena jumlah pergerakan yang masuk ke Kota Sengkang cukup besar.

- c) Intensitas Kecenderungan arah perkembangan Kota Sengkang yang tinggi menuju ke arah lokasi terminal. Bila dilihat kecenderungan perkembangan kota yang terjadi sejak tahun 1980an sampai dengan sekarang, keberadaan terminal Sawerigading ini sangat strategi dan mempunyai prospek untuk berkembang dimasa yang akan datang, keberadaan terminal ini merupakan peluang yang baik perkembangan aktivitas terminal, karena posisi terminal mempunyai prospek yang cukup strategis sebagai akselerator pengembangan wilayah Kota Sengkang, karena kecenderungan perkembangan kota ke arah terminal ini cukup tinggi dari tahun ke tahun sejak dibangunnya terminal tersebut.

Ancaman

Beberapa faktor yang menjadi ancaman dalam pengembangan fungsi terminal angkutan umum di Kota Sengkang antara lain:

- a) Kondisi sistem aktivitas yang cenderung di pusat kota Berdasarkan hasil analisis dari sistem aktivitas kota dan sistem pergerakan, dapat diketahui bahwa kecenderungan aktivitas penduduknya adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Jika dilihat intensitas aktivitas dan pergerakan penduduknya adalah cenderung berada di pusat kota, hal ini berkaitan dengan keberadaan sarana dan prasarana yang ada di pusat kota cukup lengkap untuk melayani kebutuhan masyarakat, selain itu tingkat aksesibilitas di pusat kota yang cukup mudah karena dilayani oleh sistem transportasi angkutan umum dan kondisi jaringan jalan yang sudah memadai. Kondisi ini bila dikaitkan dengan keberadaan terminal merupakan ancaman bagi perkembangan aktivitas terminal, karena terminal yang terletak di pinggir kota membuat terminal kurang menarik bagi penggunaannya. Dikarenakan jarak yang cukup jauh dari pusat kegiatan membuat pelayanan terminal kurang optimal.
- b) Kebijakan pengembangan wilayah yang tidak sinergi dengan lokasi terminal, Berdasarkan hasil analisis kebijakan pengembangan wilayah terlihat bahwa kebijakan pengembangan wilayah Kota Sengkang, kurang sinergi dengan keberadaan lokasi ketiga terminal. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Sengkang 2002-2012.
- c) Lemahnya penegakan hukum, Lemahnya penegakan hukum, karena kurang tegasnya tindakan petugas terminal memberikan sanksi bagi para pengemudi angkutan umum yang tidak mau masuk terminal. Kondisi ini merupakan ancaman yang harus diantisipasi dalam upaya pengembangan fungsi terminal.

3). Matriks SWOT

Dari hasil analisis terhadap faktor internal dan eksternal yang telah dilakukan, selanjutnya dibuat matrik SWOT. Matrik SWOT digunakan untuk menentukan alternatif strategi dalam memberikan arahan pemanfaatan terminal angkutan umum Sawerigading. Strategi pemanfaatan fungsi dilakukan dengan memanfaatkan semua potensi atau kekuatan serta meminimalkan kelemahan yang kesemuanya langsung terkait dengan terminal angkutan umum Sawerigading, selain juga arahan pemanfaatan terminal

juga harus dapat memanfaatkan semua peluang yang ada serta mengantisipasi segala ancaman yang datang dari luar terminal.

Kesimpulan dan Saran

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa ketidakefektifan pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang dipengaruhi oleh faktor-faktor yakni letak terminal yang cukup jauh dari pusat kegiatan kota, kurangnya keterkaitan terminal dengan sistem transit lokal, kurang tegasnya penertiban yang dilakukan oleh petugas terminal membuat fungsi terminal kurang maksimal sehingga pengguna terminal enggan untuk masuk terminal. Kondisi ini bila dikaitkan dengan keberadaan terminal angkutan umum Sawerigading yang terletak dipinggir kota membuat terminal kurang menarik bagi penggunanya. Adapun konsep dan strategi pemanfaatan dan pengelolaan terminal angkutan umum Sawerigading Kota Sengkang haruslah disesuaikan dengan kebijakan pengembangan wilayah Kota Sengkang, keberadaan lokasi terminal Sawerigading kurang sinergi dengan kebijakan yang ada, karena pengembangan wilayah Kota Sengkang lambat dalam mengantisipasi perkembangan kota menjadi pusat pertumbuhan baru. Namun bila dilihat dari kecenderungan perkembangan kota yang terjadi sejak tahun 1980an sampai dengan sekarang, keberadaan terminal ini sangat strategis dan mempunyai prospek untuk berkembang dimasa yang akan datang.

Daftar Pustaka

- Black, JA. 1981, *Urban Transport Planning: Theory and Practice*. London; Cromm Helm.
- Departemen Perhubungan. 1998. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir*, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.
- Dokumen Tata Ruang Wilayah (RTRW) 2002-2012, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Wajo
- Eko, B. (1997). *Tata Ruang Perkotaan*. Bandung: Penerbit Alumni.
- Keputusan Menteri. 1995. *Keputusan Menteri Perhubungan No 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan*. Jakarta: Departemen Perhubungan
- Manheim, Marvin, L. 1979, *Fundamental of Transportation System Analysis*, Cambridge, Massachusetts, London; The MIT Press.
- Morlock, Edward.K. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan. Jakarta; Penerbit Erlangga